Comisión de Asuntos Internacionales
Carpetas Nos. 730 de 2011 y 1445 de 2012

Versión Taquigráfica N° 1078 de 2012

ORGANIZACIÓN PARA LA CONSERVACIÓN DE CETÁCEOS
ver exposición

DIRECTORA DE TRANSPORTE POR CARRETERA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS, INGENIERA ELIANA EMBID
ver exposición

NOTAS REVERSALES POR LAS QUE INCORPORAN REGLAS DE INTERPRETACIÓN REFERIDAS AL ARTÍCULO 26 DEL CONVENIO CON LA CONFEDERACIÓN SUIZA PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN EN MATERIA DE IMPUESTOS SOBRE LA RENTA Y SOBRE EL PATRIMONIO Y SU PROTOCOLO
ver exposición

ACUERDO CON EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE SUDÁFRICA PARA LA COORDINACIÓN DE SUS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS Y AERONÁUTICOS
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 23 de mayo de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Jaime Mario Trobo.

MIEMBROS: Señores Representantes Juan Manuel Garino Gruss, María Elena Laurnaga, Eduardo Márquez y Rubén Martínez Huelmo.

DELEGADO DE SECTOR: Señor Representante Víctor Semproni.

INVITADOS: Por la Organización para la Conservación de Cetáceos, señora Carolina Andrade y señor Pablo Feccero.

Señora Directora de Transporte Carretero del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ingeniera Eliana Embid.

SEÑOR PRESIDENTE (Trobo).- Habiendo número, está abierta la reunión.

El primer punto del orden es: "Actividades de los Grupos de Amistad Interparlamentarios". En la reunión pasada se hizo un breve análisis de esta cuestión con el propósito de aclarar algunos aspectos del alcance del proyecto de resolución que nosotros presentamos y los parlamentarios solicitaron a la Comisión la posibilidad de trasladar este tema para la sesión de hoy. En ese sentido, he recibido algún planteo de parte de algún señor legislador con relación a la eventualidad de incluir al texto de este proyecto algunos condicionamientos para que puedan ser considerados dentro del análisis del mismo, lo cual haré gustosamente.

En todo caso, si no hubiera otra opinión sobre esto, podríamos volver a incluir este punto en el orden del día de la próxima convocatoria para que, quienes nos sentimos más comprometidos con algunos textos, podamos trabajar para mejorar la redacción y seguir con el tema en discusión.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- En virtud de que me reintegro en el día de hoy a la Comisión, me gustaría contar con los textos más tiempo para poder opinar al respecto con mayor propiedad.

Al respecto quería decir que el Espacio 609 tiene los nombres para los Grupos de Amistad con la República Checa, con la República Dominicana, con El Salvador, con la República Árabe Saharaui, con Cuba y con Ucrania. Me queda la duda acerca de si, en su momento, se planteó incluir a los Senadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Así es. En la primera decisión que tomamos, en la que se nombraron varios Grupos de Amistad, habíamos incluido Diputados y Senadores, por una cuestión de comodidad; simplemente, cuando se hicieron los acuerdos internos se recogieron los nombres de todos los legisladores.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Entonces, en la interna del Frente Amplio vamos a arreglar eso.

SEÑOR PRESIDENTE.- De todos modos, es importante que nos comprometamos a traer los nombres lo antes posible para ir cerrando estos temas.

Con relación al proyecto de resolución, exhorto a que, en la medida en que los colegas tengan interés, aporten alguna redacción o una nueva versión en cuanto a la autorización de gastos dispuesta por el Presidente de la Cámara con relación a visitas al exterior de Grupos de Amistad Parlamentaria. Si hay voluntad de acompañar esta iniciativa y si existen otras prevenciones o mayores disposiciones que las que tiene el proyecto original, las podremos ir incluyendo.

Me hago cargo de un planteo que se nos ha hecho en torno a las garantías que debe ofrecer la autorización, pero no nos quedemos con lo que podamos hacer nosotros. Reitero, si hay otro aporte para hacer agradecería mucho que pudiéramos contar con él.

Antes de recibir al primer invitado, vamos a dar lectura a dos notas que han llegado a la Comisión, una en el día de ayer y otra que me ha sido entregada hace minutos por parte del señor Diputado Martínez Huelmo, de

parte del señor Diputado Semproni.

Léase la nota enviada por el señor Diputado Martínez Huelmo.

SEÑOR SECRETARIO.- "Montevideo, 20 de mayo de 2012. Señor Presidente de la comisión de Asuntos Internacionales, Diputado Jaime Mario Trobo. Presente. De mi mayor consideración: Por este intermedio tengo a bien solicitar a usted y a la Comisión de Asuntos Internacionales, de manera excepcional, disponer que la primera sesión del mes de junio próximo, se lleve a cabo el jueves 7 a las 13 horas. La solicitud tiene cono fundamento posibilitar recibir al Sr. Gustavo Gallardo, Presidente de la Fundación Lazos de Dignidad y Encargado de la Comisión de Derechos Humanos del Movimiento Político y social Marcha Patriótica, organizaciones que reivindican la democracia y la vigencia de los Derechos Humanos en la hermana República de Colombia. La intención del Sr. Gallardo y las organizaciones que representa es poner en conocimiento de nuestra Comisión, la situación política que se vive en el referido país y en especial lo concerniente a los Derechos Humanos. Sin otro motivo saludo a usted con mi más alta consideración y estima personal. Rubén Martínez Huelmo. Representante Nacional."

—— Muy bien.

El señor Diputado Martínez Huelmo nos plantea la posibilidad de que la Comisión realice su sesión del mes de junio, en vez del día miércoles, el día jueves. Ayer conversé con el señor Diputado Martínez Huelmo y le señalé que me parecía conveniente mantener la reunión en el día de convocatoria habitual y, eventualmente, acceder a recibir a estos visitantes en una reunión extraordinaria convocada para el día jueves a la hora 13. Si los colegas entienden que este es el procedimiento, adoptaríamos el criterio y haríamos una reunión extraordinaria el día jueves 7 a la hora 13 para recibir a estos visitantes. Queda claro que, como es gente que viene del exterior, es el único día que va a estar en Montevideo por lo que nosotros deberíamos tratar de adaptarnos a su agenda para otorgarle la entrevista.

Si los señores Diputados están de acuerdo, así procederemos, salvo que hubiera algún asunto que aprobar, algún informe, pero eso lo veríamos en la próxima reunión del miércoles 6, que es el día previo.

(Apoyados)

Léase la carta que envió el señor Representante Semproni.

(Se lee)

SEÑOR SECRETARIO.- "Montevideo, 22 de mayo de 2012. Señor Presidente de la Comisión de Asuntos Internacionales, Diputado Jaime Mario Trobo. Presente. De mi mayor consideración: Por la presente solicito a usted poner a consideración de esa Comisión el invitar al Diputado Roque Arregui, integrante de la Sub- Comisión de Derechos Humanos del Parlatino, para que brinde un informe sobre el tratamiento del tema de presos Peruanos, su planteo sobre el mismo y las resoluciones tomadas al respecto por dicha Comisión. Sin otro particular me es grato saludarlo a usted atentamente. Víctor Semproni. Representante Nacional."

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Diputado Semproni nos plantea invitar al señor Diputado Arregui, quien es coordinador de la Subcomisión de Denuncias de la Comisión de Derechos Humanos del Parlamento Latinoamericano -que se encarga de informar las denuncias que se presentan ante la Comisión-, para informarnos sobre una situación en particular vinculada con Perú, que fue puesta de manifiesto en ese ámbito.

Supongo que el señor Diputado Arregui estará de acuerdo en venir.

SEÑOR SEMPRONI.- Yo consulté al Diputado. Me pareció importante que un planteo hecho en una Comisión de Derechos Humanos por una delegación uruguaya sea conocido por la Comisión de Asuntos Internacionales, máxime cuando esto va a avanzar en materia de la discusión que se va a dar

en la Comisión, de visita a Perú, a sus cárceles, etcétera. Reitero: me parece importante que esta Comisión conozca en detalle lo actuado por la Comisión de Derechos Humanos del Parlatino.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si todos están de acuerdo, vamos a invitar al señor Diputado Arregui en su calidad de coordinador -de la Subcomisión de Denuncias de la Comisión de Derechos Humanos del Parlamento Latinoamericano -encargada de informar las denuncias-, para que nos informe sobre este asunto.

(Apoyados)

—— No tenemos apuro, pero cuanto más rápido saquemos los temas adelante, mejor. Propongo recibirlo el próximo miércoles 30 a la hora 13.

(Apoyados)

—— Quiero informar algunas cuestiones a la Comisión.

Tenemos pendiente la aprobación de un protocolo.

A su vez, envié a la Secretaría de la Comisión un informe sobre un acuerdo entre nuestro país y la República de Sudáfrica, con relación a la cooperación entre ambos países en la búsqueda y rescate en el mar. Ayer recibí una llamada telefónica de parte del oficial de la Fuerza Aérea que está a cargo -que es Edecán del Presidente de la Asamblea General-, quien me trasmitió el interés que la Fuerza tiene en que ese tema se resuelva rápidamente. Enseguida ubiqué el expediente -que está en la Comisión desde el año 2011- y me tomé el trabajo de hacer el informe para tratar de que la Comisión lo apruebe rápidamente y así elevarlo al plenario. Simplemente, menciono este tema para que, si están en condiciones de considerarlo, lo tratemos hoy al final de la sesión.

Por otra parte, hoy firmé el ingreso de un proyecto de resolución relacionado con el atentado terrorista que ocurrió en Colombia. Esta iniciativa propone una expresión de solidaridad con el pueblo y el gobierno de Colombia ante un hecho doloroso. Me gustaría que la Comisión lo ingresara, aunque sea para analizarlo rápidamente. Si fuera aprobado, lo informaríamos.

(Ingresan a Sala integrantes de la Organización para la Conservación de Cetáceos)

—— La Comisión tiene mucho gusto en recibir a la señora Carolina Andrade y al señor Pablo Feccero, representantes de la Organización para la Conservación de Cetáceos.

Los hemos invitado a raíz de una nota que recibimos el 16 de mayo, firmada por el señor Rodrigo García Píngaro, Director Ejecutivo y fundador de la Organización. Queremos escuchar sus inquietudes respecto a la situación de los acuerdos de los que Uruguay hoy forma parte.

SEÑORA ANDRADE.- Esta Organización fue fundada en el año 2000 por Rodrigo García Píngaro quien en el día de hoy no puede estar presente por estar trabajando en el exterior.

Esta organización tiene como objetivo fundamental la conservación de estos animales marinos y también su hábitat marino- costero, con los beneficios consecuentes que tienen en sus comunidades. Si bien tiene un objetivo de investigación, trabaja más que nada fuertemente en la conservación, educación y sensibilización. Con el apoyo del Ministerio de Turismo y Deporte está llevando a cabo el desarrollo del programa de turismo responsable de avistaje de cetáceos. Ya hay empresas privadas con certificación para realizar esta tarea y se está avanzando muy bien en eso.

Antes que nada, quiero agradecer que nos hayan recibido y por su rápida respuesta, ya que recibieron nuestro mail la semana pasada.

También quiero felicitar al Ministerio de Relaciones Exteriores, porque en una reunión que tuvieron el día 6 de mayo con Rodrigo García Píngaro le expresaron que Uruguay iba a apoyar la propuesta para crear un santuario en el Atlántico sur. Esa propuesta se presenta ante la Comisión Ballenera Internacional, y Uruguay

manifiesta su apoyo; es copatrocinador de esta propuesta junto con Brasil y Argentina. Sin duda, es un gran avance para nuestro país y para la representación en el bloque de ONG latinas.

¿Por qué estamos aquí? Porque hay un problema con el tema del pago de la cuota a la Comisión Ballenera Internacional. La plenaria de dicha Comisión siempre se lleva a cabo los primeros días del mes de julio de cada año, y dicha organización obliga a abonar la cuota antes de ese mes. Por lo que nos han manifestado en el Ministerio de Relaciones Exteriores, en el calendario de pagos del Ministerio de Economía y Finanzas esa cuota se cancela en el mes de setiembre, con las multas y recargos correspondientes; o sea, ya emiten el pago contemplando que lo hacen de manera tardía y con las multas y recargos correspondientes. Esto implica que, si bien Uruguay está representado en la Comisión Ballenera Internacional y envía representantes, no tiene derecho a voto. Y esto es crítico, más en la situación que hoy está pasando la Comisión Ballenera Internacional.

En sus inicios, en el año 1946, dicha Comisión estaba integrada por catorce países; hoy, con la importancia que han cobrado los problemas medioambientales, ecológicos y de conservación de especies, la integran ochenta y cinco países. Entre esos países que integran la Comisión, hay algunos conservacionistas y otros balleneros, que son básicamente Japón, Noruega e Islandia, con aliados como islas del Caribe, China, Rusia, etcétera. Eso provoca una situación de parálisis en la Comisión Ballenera Internacional. Para tomar cualquier decisión se requieren tres cuartos de votos y no se está llegando a resultados muy trascendentes por esta parálisis que vive la Comisión.

Todo el bloque de países latinoamericanos es conservacionista, junto con Australia -que es un fuerte conservacionista- y otros países. Por eso es que es tan importante que un país que se manifiesta conservacionista, como lo hace Uruguay, vaya con derecho a voto, para que las decisiones realmente se tomen y para que se implanten medidas conservacionistas, porque si no la Comisión Ballenera Internacional estará perdiendo efectividad.

Ahora que Uruguay se proclamó copatrocinador de este proyecto de Santuario del Atlántico Sur -con lo que eso implica-, al ir sin derecho a voto, está apoyando un proyecto de crear un santuario en aguas del Atlántico Sur pero no puede votar para aprobarlo. Está apoyando un proyecto, pero no puede impulsarlo en la Comisión, porque no tiene derecho a voto

Por otro lado, todos sabemos que el Santuario del Atlántico Sur se está violando continuamente por parte de los nipones, no solamente cazando ballenas en aguas prohibidas, sino también no respetando madres con crías -eso está terminantemente prohibido por la Comisión Ballenera Internacional-, ni el tamaño del ejemplar. Todas estas son violaciones. De hecho, Australia se ha manifestado ante la Corte de La Haya por este tema, y el bloque latinoamericano, del Grupo Buenos Aires, se manifiesta en contra y a favor de la conservación. Uruguay es uno de los dos países que no paga la cuota a tiempo, desde 2010, inclusive. El año pasado, en persona fui a la reunión del Grupo Buenos Aires, que se realizó en la ciudad que lleva ese nombre, y Perú y Uruguay eran los únicos países que no habían pagado la cuota en fecha.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- ¿A cuánto asciende la cuota?

SEÑORA ANDRADE.- No tengo ese dato, pero lo puedo averiguar con Rodrigo García Píngaro, que seguramente lo tiene.

Por eso es tan importante que Uruguay tenga derecho a voto. Estamos muy bien representados. Uruguay ha tenido muy buenos resultados desde que se reincorporó a la Comisión Ballenera Internacional, porque nuestro país estuvo 22 años ausente de dicha Comisión. En 1986 dejó de pagar la cuota y estuvo ausente hasta el año 2008. Gracias a una campaña que realizó la Organización para la Conservación de Cetáceos, con el apoyo del Gobierno y de los Gobiernos latinoamericanos del bloque, se canceló lo adeudado hasta el momento, y Uruguay reingresó a la CBI en el año 2008, pagando la cuota a tiempo en el 2008 y en el 2009 y no sabemos por qué, a partir de 2010, inclusive, se corrió el pago a setiembre, dejándose de pagar en fecha y perdiendo el derecho a voto.

En 2009, en la CBI que se realizó en Marruecos, Uruguay presentó un informe que fue muy destacado a nivel internacional. Dicho informe era una entrevista que se hizo a ochenta y ocho navegantes privados de Latinoamérica y de Centroamérica, que estaban a favor de la conservación.

Antes de que cesara su intervención en la CBI, en 1985 o en 1986, cuando se votó el Santuario del Atlántico Sur, Brasil votó en contra y Uruguay lo hizo a favor, y el santuario salió y existe, aunque es violado por los japoneses, pero está legalmente avalado. Entonces, cuando Uruguay ha intervenido en la CBI ha quedado excelentemente representado, y hoy Uruguay expresa su postura conservacionista. El no ir con derecho a voto es una incongruencia y es hasta un poco vergonzoso que Uruguay sea copatrocinador del proyecto del Santuario del Atlántico Sur y no pueda votar a favor. Son tres los países que lo patrocinan y no es lógico que uno de ellos no pueda votar a favor. Por supuesto que Brasil y Argentina sí pagan la cuota.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos recibido el planteo de los visitantes. Obviamente, deberemos llevar adelante alguna gestión. No depende de nosotros esta cuestión, sino del Ministerio de Economía y Finanzas, del Poder Ejecutivo, pero vamos a hacer saber nuestra preocupación por la sensibilidad que nos han planteado y el interés que tenemos en que el tema se pueda resolver en breve plazo.

SEÑORA LAURNAGA.- Quiero agradecer la información, porque no contábamos con ella.

Muchas veces sucede que hay atrasos de Uruguay y de otros países en el pago de los montos respectivos en los organismos intergubernamentales. Quiero dejarles claro que es intención de este Parlamento -y lo ha mostrado así en otras decisiones que ha tomado- colaborar con la política que en esta materia ha definido y hacer las gestiones necesarias para promover esto. Recientemente aprobamos en la Cámara la incorporación de Uruguay a la enmienda de la OIM. Una de las cosas que esa enmienda habilitaba era a funcionar de una manera más ágil, porque este problema que ocurre en el caso que están planteando, se repite en varios países, a veces por problemas financieros y a veces por problemas de tipo administrativo.

Queremos decir que el Parlamento se ha hecho eco de otras demandas en este sentido.

SEÑOR GARINO GRUSS.- En lo personal -creo que también hablo en nombre del Cuerpo-, nos resulta difícil informarnos de estos problemas tan específicos que a veces suceden y que ustedes, sin duda, manejan mejor.

Quedó claro el planteo que hicieron sobre la incongruencia o incoherencia que hay con respecto a promover acciones que después no podemos votar y sobre el incumplimiento que al respecto tenemos.

Quiero formular una pregunta vinculada con algunas manifestaciones que me hicieron, desde diferentes lugares, con relación a los lobos marinos. Antes de ello, deseo saber si la situación del lobo marino tiene algo que ver con la temática de los cetáceos.

SEÑORA ANDRADE.- Los lobos marinos pertenecen a la especie de los pinnípedos. No son el fuerte de la Organización, pero pertenecen a la fauna marina costera, por lo que, sin duda, le competen.

En lo personal, no estoy informada sobre ese tema, pero solicitamos que -nos realicen las consultas para ver si las podemos evacuar.

SEÑOR GARINO GRUSS.- Antes había control de la población de lobos marinos, pero luego se dejó de hacer. En su momento, algunos pescadores de Maldonado, Canelones y Montevideo me expresaron su inquietud en cuanto a que los lobos marinos comen mucho pescado y que, si extienden mucho su población, luego pueden venir ballenas a comerlos. Por lo tanto, quiero hacerles una consulta y plantear mi inquietud en cuanto a la población de lobos marinos y la incidencia que tienen en la pesca, fundamentalmente en la artesanal. Asimismo, quiero saber si en un futuro, cuando haya muchos lobos marinos, podrán venir ballenas a Uruguay a consumirlos. Formulo estas preguntas aprovechando sus conocimientos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Y también aprovechando la ocasión.

(Hilaridad)

—— Voy a solicitar que nos remitamos al tema de la convocatoria. Las preguntas ya fueron formuladas, por lo que se podrá responder al respecto, pero les pido que no ingresemos a un análisis sobre los lobos marinos, porque lo que nos importa es que se pague la cuota lo más rápidamente posible, y cuanto más eficientes seamos nosotros en el debate más rápidos seremos en la ejecución.

SEÑOR FECCERO.- Como expresó mi compañera, este no es el fuerte de la OCC, pero sí se ha hablado al respecto.

Efectivamente, parte del control natural del lobo marino es la orca; si bien habitualmente no la vemos cerca de la costa, es un delfín que está en nuestras aguas.

En cuanto a la sobrepoblación de lobos marinos, no es tal; no estamos ante una cantidad que no haya existido antes. O sea, no es realmente una sobrepoblación. Es cierto que hay una cantidad mayor a la de hace algunos años. Pero el problema que se ha dado con los peces es que su baja cantidad ha hecho que el lobo marino se arrime más a la costa, interfiriendo con la pesca artesanal. Los pescadores, particularmente de Rocha, hablando con la OCC, han admitido que el problema no es que haya una sobrepoblación de lobos marinos y que ellos estén eliminando el pescado, sino que no hay peces para la pesca artesanal ni para los lobos marinos. O sea, la cantidad de peces ha disminuido, y no por causa de los lobos marinos.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Quiero dejar una constancia.

En el año 2005, a raíz del tratamiento del Presupuesto, nos encontramos con este tema, con la deuda que se tenía desde el año 1986. En esa oportunidad, votamos un artículo que demoró en procesarse en la Contaduría General de la Nación -por decirlo de alguna manera-, a los efectos de saldar la deuda y permitir que esta Organización pueda desarrollar sus actividades en la Comisión Ballenera Internacional; inclusive, Uruguay estaba en peligro de perder su membresía porque hacía muchos años que estaba en falta.

Creo que de todos modos eso ha constituido un avance, una seguridad, pero obviamente que la Comisión se va a interesar en el desfasaje cronológico que se da, con el consecuente daño que se produce en la actuación de Uruguay en la Comisión de referencia.

Parece una incongruencia patrocinar un santuario ballenero, con todo lo que tiene de importante para Uruguay, y al mismo tiempo no poder votarlo. Es algo extraño y contradictorio. Se trata de un estuario ballenero que al Uruguay le arroja millones de dólares por concepto de turismo. Los observatorios que se hicieron en el este, sobre todo en Punta del Este, no fueron hechos por gusto; hay mucha gente que va durante todo el año -sobre todo, en la época invernal- concurren familias y escuelas enteras, además de turistas de todo el mundo. Por lo tanto, es muy importante que Uruguay pueda copatrocinar ese santuario, así como también que la Cancillería lo haya apoyado.

Como dijo el señor Presidente, vamos a tratar de sensibilizar a las autoridades para que el pago se produzca ajustado a tiempo, acorde con la realización de las asambleas de la Comisión Ballenera Internacional. Este asunto es muy importante, máxime teniendo en cuenta el desarrollo de una especie de conflicto que se da en la interna de la Comisión Ballenera Internacional entre los países proteccionistas y los que están violando la normativa internacional, cazando más de lo que se permite en la legislación internacional. Por eso, ha sido muy oportuna su presencia.

En esta Comisión siempre hemos atendido estos problemas. Recuerdo que en la Legislatura anterior, la Comisión, por unanimidad, apoyó la conservación de los petreles, que eran animales víctimas de los pesqueros, y también de las tortugas marinas. La verdad es que, a veces, estos temas sorprenden; lo digo con mucho afecto. Generalmente, los legisladores atendemos problemas económicos o sociales, y cuando aterriza un convenio sobre la protección de la tortuga marina, por ejemplo, nos sorprende, pero nos introducimos en esos aspectos que importan a mucha gente en el país y en el mundo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la información que nos han brindado. Quedamos a la orden para cualquier otra preocupación que quieran plantear a esta Comisión.

Desde ya, les adelanto que he redactado la nota para que firmaremos hoy -la leeré luego para ver si los colegas comparten los términos-, y esta tarde la enviaremos al Ministerio de Economía y Finanzas para ver si podemos lograr algo este año con esta cuestión.

SEÑORA ANDRADE.- Respecto al problema financiero, quiero decir algo muy importante, que no dije en la presentación.

Por lo que nos ha manifestado el Ministerio de Relaciones Exteriores en diversas reuniones que hemos tenido, el problema no es financiero; de hecho, según lo que nos han dicho, la cuota no implica un monto significativo. El problema es administrativo; el calendario de pagos del Ministerio de Economía y Finanzas está estipulado de cierta forma y la Comisión Ballenera Internacional es uno de los pocos órganos internacionales que exige que la cuota se pague antes de la realización de la sesión plenaria. De hecho, es un tema que se ha tocado en la Comisión Ballenera Internacional. Si bien todos los países integrantes -como Brasil y Argentina- pagan la cuota a tiempo, se ha puesto sobre la mesa la consideración de esa exigencia de pago de la cuota previo a la sesión plenaria. Pero, por ahora, funciona así.

Quería destacar que el problema no es económico.

Quiero agregar algo más, aunque no viene al tema, y es que los leones marinos tienen más interacción con los pescadores artesanales que los lobos marinos. La población de leones marinos está disminuyendo, o sea que el problema de la interacción no es con los lobos.

Hace dos años tuve la oportunidad de ir a una convención de mamíferos marinos en Patagonia y puedo decir que en Puerto Deseado -Santa Cruz -existe la segunda colonia de lobos más grande de Sudamérica; la primera está en Uruguay. Ellos la explotan -en el buen sentido- como destino turístico y les representa millones y millones de dólares que ingresan al país. O sea que Uruguay, que tiene la primera colonia de Sudamérica, podría tomarlo a su favor. Lo mismo sucede con los cetáceos. Más allá de que estar en la Comisión Ballenera y tener voto, representa una incongruencia, porque el turismo de avistaje de cetáceos es una industria que está creciendo exponencialmente de manera internacional. Tenemos un caso cercano, que es el de Puerto Madryn, en Argentina. En Uruguay, gracias al apoyo del Ministerio de Turismo y a lo que ha hecho la OCC, se está realizando el proceso de certificación de embarcaciones. Eso es algo beneficioso para el país, más allá del tema conservacionista per se.

SEÑOR FECCERO.- Quiero agregar algo que me parece muy importante, que nuestro turismo se basa en los meses de diciembre a febrero, o de noviembre a febrero, cuando el turismo que trae a la gente para la observación de cetáceos, en realidad, comienza a fines de junio y se extiende hasta finales de octubre, aproximadamente. Por lo tanto, este turismo sería como una previa a la temporada de verano. Obviamente, no es igual de fuerte, pero la ascendencia es cada vez mayor.

SEÑORA ANDRADE.- En cuanto a las plataformas que podemos ver en las costas de Maldonado y Rocha, quiero decir que las construyó OCC.

SEÑOR PRESIDENTE.- Debemos reconocer públicamente aquí la condición de pionero del Senador Bodaberry, que cuando era Ministro de Turismo impulsó muy fuertemente el proyecto de avistamiento de cetáceos.

(Diálogos)

SEÑORA ANDRADE.- Trajimos la carta que el señor Rodrigo García Píngaro, junto con el ex Comisionado de Brasil, José Truda Palazzo -quien estuvo el 6 de mayo en Uruguay- presentaron en el Ministerio de Relaciones Exteriores. Allí los recibieron muy cordialmente y les aseguraron que esta carta había sido elevada al Ministro. Por primera vez nos llega el "feed back" de que llega a manos de un Ministro esta carta, que expresa la inquietud que ustedes recibieron. Les hacemos entrega de ella y de la declaración que hizo el Grupo Buenos Aires, el bloque latino, en la reunión previa a la CBI, que se realizó la semana pasada en Panamá.

SEÑOR PRESIDENTE.- Gracias por su presencia.

(Se retiran de Sala los delegados de la Organización para la Conservación de Cetáceos)

(Ingresa a Sala la Directora de Transporte Carretero del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ingeniera Eliana Embid)

—— Damos la bienvenida a la ingeniera Eliana Embid, Directora de Transporte por Carretera del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que visita la Comisión como resultado de una solicitud que nos planteara oportunamente el señor Diputado Martínez Huelmo. La ingeniera Embid se encuentra presente en este momento en su calidad de graduada del Centro de Altos Estudios Nacionales, ámbito en el cual presentó un trabajo vinculado con la Defensa Nacional, su relación con el desarrollo del país y, notoriamente, con los pasos de frontera, tema que esta Comisión ha analizado y seguramente tendrá que volver estudiar en el futuro.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Agradezco a la Comisión que haya accedido a nuestra propuesta.

Me comprenden las generales de la ley, porque quien habla fue tutor de la ingeniera en la presentación de su trabajo ante el CALEN. Precisamente, en una nota que enviáramos al Centro de Altos Estudios Nacionales, hacíamos notar que estos antecedentes y el trabajo que la ingeniera había elevado al CALEN los íbamos a presentar oportunamente -invitación mediante- en el ámbito de esta Comisión. El trabajo está vinculado a actividades que ha desarrollado esta Comisión en el pasado, como las relativas a los pasos de frontera, por lo que creímos que era oportuna su presencia, teniendo en cuenta, además, que lo hemos leído y que es un trabajo profundo y serio. Por lo tanto, creo que amerita tomar estado parlamentario, a fin de que podamos instruirnos en estos estudios, que obviamente van en el camino de esta Comisión.

SEÑORA EMBID.- Muchas gracias por la invitación. Es un gusto, y parte de los objetivos del trabajo, compartir los resultados a los cuales llegamos con la elaboración de esta monografía que elaboramos el año pasado, con la tutoría del señor Diputado.

Si bien estoy acá en mi condición de cursante del CALEN, cumplo la función de Directora General de Transporte por Carretera desde el año 2005, por lo que, de alguna manera, el tema elegido para la monografía me preocupa desde mi posición como servidora pública.

Cuando informé a las autoridades del CALEN que había recibido una invitación para presentar mi trabajo en este ámbito, me comunicaron que estaban muy complacidos de que se hubiera cursado tal invitación y que querían que asistiera un poco en representación de ese Centro.

Lo que voy a exponer es, con algunas modificaciones, lo que figuraba en el trabajo monográfico, que llevaba una presentación oral cuyo tema era la logística en los pasos de frontera, la necesidad de coordinaciones y controles y su relación con el desarrollo nacional y la defensa.

El tema del transporte internacional terrestre importa en lo que tiene que ver con la balanza comercial. Si analizamos los porcentajes de incidencia de las exportaciones y de las importaciones con los países del MERCOSUR y Chile del año 2010, veremos que es del 33% para las exportaciones y casi del 44% para las importaciones. Por la localización geográfica de los países del MERCOSUR, un enorme porcentaje de ese comercio se realiza por vía terrestre: entre dos millones y medio y tres millones de toneladas es lo que se mueve anualmente con los países del MERCOSUR.

Cuando hablamos de transporte internacional terrestre no se puede dejar de hacer referencia al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, ATIT, que es anterior a la formación del MERCOSUR. Cuando en el año 1991 aparece el MERCOSUR se toma como insumo para el tema del transporte terrestre ese acuerdo previo, que, además de a los países del MERCOSUR, incluía a Bolivia y a Perú.

En el trabajo cito algunos de los artículos del acuerdo, donde se habla de que el transporte se debe realizar por los pasos habilitados y a través de frontera común; que los países acordarán cuáles son dichos pasos habilitados, etcétera. En este sentido, se puede definir como un paso de frontera al conjunto de elementos físicos, organizativos y de procedimientos donde se realizan los controles necesarios por parte de los organismos competentes de los países limítrofes, que permiten que un vehículo de transporte terrestre de carga o de pasajeros de uno de los países ingrese legalmente al territorio del otro. O sea que no solamente los

elementos físicos, sino también la organización y los procedimientos permiten que se realicen controles que los países entienden que son necesarios para dar seguridad técnica, física y fiscal en el tránsito de esos vehículos del territorio de un país a otro. Por lo tanto, hay una serie de organismos que aparecen en los pasos de frontera, que tienen que ver la aduana, con migración, con transporte, con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, a través de sus Servicios Agrícolas y Ganaderos, con Salud Pública y con la Dirección Nacional de Pasos de Frontera, que es la que coordina el accionar de todos esos organismos en la frontera y que depende del Ministerio de Defensa Nacional.

Además del ATIT, el transporte terrestre en el MERCOSUR debe cumplir con una serie de resoluciones del Grupo Mercado Común o del Consejo Mercado Común. Entre ellas, una de las primeras es el control integrado de fronteras, con antecedentes que datan de los años noventa y pico o dos mil. La última resolución del GMC con referencia a los pasos de frontera es la Nº 29/07, donde se hace la nómina de los puntos de frontera de controles integrados entre los Estados parte y los organismos nacionales competentes en los pasos de frontera.

Cuando hablamos de control integrado de frontera, los organismos de ambos países que tienen competencia y que van a controlar no lo hacen de un lado y del otro, sino en un mismo espacio físico. La idea es que los controles sean simultáneos, no consecutivos. Para que un vehículo salga del país hay que hacer una serie de controles, y lo mismo para ingresar al otro. Entonces, en lugar de hacer controles duplicados, la idea es que se realicen una sola vez. De manera que sin que ninguno de los dos países pierda soberanía, acuerdan que todos los organismos competentes de uno de los Estados parte se trasladen al territorio físico del otro para hacer los controles.

En cuanto a la ubicación de los pasos de frontera, tenemos tres con Argentina: Salto- Concordia, Paysandú- Colón y Fray Bentos- Puerto Unzué -que es el principal-, y seis con Brasil, entre los cuales los más importantes son Chuy- Chui, Río Branco- Yaguarón y Rivera- Santana do Livramento. Asimismo, hay tres pasos accesorios: Aceguá- Aceguá, Artigas- Quaraí y Bella Unión- Barra do Quaraí. En esa decisión del año 2007 se establece, en todos esos lugares, de qué lado se iban a hacer los controles. Por ejemplo, se acordó que los controles que tienen que ver con el paso de frontera Fray Bentos- Puerto Unzué se harían del lado de Fray Bentos, tanto para carga como para pasajeros; en Paysandú- Colón también del lado uruguayo; en Salto- Concordia, del lado argentino; en Río Branco- Yaguarón y en Rivera- Santana do Livramento, el control de cargas se haría del lado brasilero y el de pasajeros del lado uruguayo; y en Chuy tanto el control de carga como el de pasajeros se efectuarían del lado uruguayo.

En realidad, esos espacios de frontera no están funcionando correctamente como Áreas de Control Integrado. De hecho, en algunos casos funcionan un poco mejor, en otros peor, y en otros, no están integrados, como en el Chuy. Entonces, cuando encaramos el trabajo nos hicimos una serie de preguntas: cómo están funcionando esos pasos de frontera, qué movimiento tienen, cuánto tiempo permanece un vehículo allí, por qué no se ha logrado implementar esas Áreas de Control Integrado, y si era factible o no resolver los obstáculos que veíamos. Esto es desde el punto de vista académico: planteamos el problema con el objetivo general de describir la situación de los pasos de frontera, evaluar su incidencia en el desarrollo y en la facilitación del transporte internacional e identificar elementos que permitan mejorar su operativa. O sea que hicimos cuantificar el comercio de Uruguay con los países del MERCOSUR, profundizar el concepto de paso de frontera, describir la situación de nuestros pasos de frontera, identificar qué mecanismos de coordinación y control serían necesarios y cómo deberíamos ir de lo que tenemos ahora a ese paso de frontera deseable y posible.

En cuanto al nivel de movimiento que tienen esos pasos de frontera -la fuente es la Dirección Nacional de Transporte-, además de los tres pasos de frontera terrestre -Fray Bentos, Paysandú y Salto-, donde los vehículos cruzan habitualmente, también están marcados Colonia y Juan Lacaze -por ahora no los tenemos en cuenta-, y en estos valores, que datan del año 2005, Fray Bentos representaba el 66% del peso en el tráfico con Argentina -estamos hablando tanto de vehículos uruguayos como extranjeros-, mientras en Salto y Paysandú, en un valor bastante inferior, que se ubica en el 8%.

En el trabajo tomamos el año 2005, porque en 2006 se cerró el puente General San Martín y, como se puede apreciar en las gráficas en exhibición, el paso fundamental ahora volvió a ser Fray Bentos. Entonces, se distorsionaban mucho los datos si tomábamos años posteriores.

Como decía, en el caso de Brasil los tres pasos principales son Chuy, Río Branco y Rivera; los otros tres son muy secundarios. Entre los tres primeros mueven el 90% del tránsito con Brasil; y del 100% de lo que se mueve con Argentina y Brasil, si nos enfocamos a considerar los tres pasos principales con Argentina y los tres pasos principales con Brasil, estamos hablando del 86% del tráfico: más de dos millones de toneladas.

Actualicé estos datos a 2011, que fue el primer año en que Fray Bentos funcionó a pleno, ya que cuando terminé el trabajo no lo tenía completo.

En el año 2005, Fray Bentos tenía el 35% del 86% total. En el año 2011 vuelve a recuperar, prácticamente, el 31%. En realidad, en valores absolutos, Fray Bentos aumenta, pero como aumenta todo el tráfico su proporción baja un poco. Paysandú vuelve a su 4% tradicional y Salto- Concordia aumenta de ese 4% a un 17%. Esto se debe a que hay un incremento del movimiento bilateral con Paraguay en las importaciones -todos los vehículos pasan por Salto Concordia- y, además, a algunas características propias de este paso y de la ubicación del control integrado en Concordia que hacen que se produzca ese crecimiento después de que vuelve a reacomodarse el tráfico con Argentina.

En 2011, tenemos entre 2:500.000 y 3:000.000 de toneladas que se mueven por esos seis pasos de frontera, con unos 135.500 viajes anuales, que en total representan unos 400 viajes diarios. Menciono estas cifras generales para que se tenga una noción de la importancia que puede tener esto en el contexto nacional.

Utilizando la herramienta Google Earth, a vuelo de pájaro saqué unas fotos aéreas de nuestros pasos de frontera, para compararlos con el de Santo Tomé- Sao Borja, a los efectos de que podamos apreciar sus ubicaciones y sus infraestructuras.

Fray Bentos Puerto Unzué es nuestro paso principal. Por allí pasa más del 30% del movimiento que hay en el MERCOSUR. El paso de frontera está ubicado, prácticamente, a la salida del puente. Podemos apreciar en algunas de estas fotos los momentos en que estos pasos tienen mucho movimiento. En la foto aérea de 2003 se puede apreciar la cantidad de vehículos de carga estacionados que hay, que además están en la pasada. En el año 2006, antes de que se cerrara, llegó a ser un paso bastante congestionado. Los vehículos están ubicados en todos los lugares de estacionamiento posibles. En 2009, lamentablemente, no había ningún vehículo.

En cuanto a la infraestructura de Fray Bentos, cuando un vehículo ingresa desde Argentina, lo que se observa son unas casetas, algo allá por el fondo y el edificio donde se hacen todos los controles.

La operativa de los pasos de frontera se evalúa, por lo menos, una vez al año en reuniones que hace el Subcomité Técnico de Controles y Operatoria en Frontera. En la última reunión, en junio de 2011 -voy a entregar a la Comisión un trabajo escrito donde adjunto las actas de las últimas reuniones-, aparecen una serie de reclamos. Nos reunimos todos los organismos competentes, y los argentinos, públicos y privados, empezaron a reclamar, por ejemplo, por la falta de un galpón de cargas para revisión física por parte de la Aduana; que falta terminar el cercado del perímetro; que es necesario diferenciar las sendas de turismo de las del comercio exterior, porque hay una suerte de movimientos complicados; que falta señalización; que no hay grupo electrógeno, etcétera.

En Paysandú Colón la situación es similar. Luego del puente está ubicado el control integrado. No encontré fotos con la ubicación de los camiones en momentos críticos, pero los camiones empiezan a acomodarse como pueden, en cualquier ubicación, interfiriendo con el movimiento normal de circulación.

Las instalaciones son similares o peores aun que las que hay en Fray Bentos, muy rudimentarias. No voy a dar detalles, pero falta más o menos lo mismo: hay que revisar la instalación eléctrica, mejorar el flujo de circulación, relocalizar dependencias que están mal ubicadas.

El paso Salto Concordia está del lado argentino y es operado por un privado. Luego de salir del puente hay un trecho largo hasta que se localiza el paso de frontera. Cuando uno llega allí se encuentra con una infraestructura elaborada, playa de estacionamiento a los costados para los vehículos que están en uno y otro sentido y balanzas. Por supuesto que los reclamos que hace la gente aquí son mucho menores y, además, hay respuestas, como por ejemplo que se están realizando estudios para el cercado perimetral; que hay algunas demoras, pero por temas que no son propios de la infraestructura del paso; que se están colocando carteles. O sea que hay una posibilidad de respuesta a los reclamos que hacen los diferentes usuarios.

El panorama con Brasil es similar. Como les dije, en Santana do Livramento y en Yaguarón está la parte de los ACI de carga, que también fueron concesionados a privados. Si se accede por la Ruta Nº 5 desde Uruguay, la ubicación del paso de frontera no obliga, más allá de que sea obligatorio pasar por ahí. La idea es que esto sea obligatorio y no obligado. El paso de frontera tiene que estar pensado como un lugar donde a quienes quieren hacer las cosas bien, ingresar legalmente al país, se les brinde todos los servicios a fin de que se hagan todos los controles necesarios para que ese usuario pueda demostrar que está ingresando legalmente al otro país. No es la idea del paso de frontera capturar al delincuente; no actúa como policía. El paso de frontera debe actuar como un facilitador para que se puedan cumplir todos los controles que den seguridad a todas las partes de que un vehículo ingresa en forma técnicamente segura desde el punto de vista fiscal y sanitario. Quizás alguno se podría plantear saltarse el paso, pero los vehículos naturalmente toman estas sendas y acceden al paso de frontera donde hacen todos los controles necesarios de forma que la mercadería pueda ser nacionalizada correctamente.

En este paso también hay muchas playas de estacionamiento que permiten la ubicación de los vehículos y, además, hay una gestión que hace el privado según la cual, en el momento en que un vehículo ingresa al paso de frontera, se le asigna un lugar y empieza a correr su tiempo. Hay una especie de control de la operativa del vehículo en el paso, de forma que se sabe en qué momento pasa por cada uno de los controles y cuándo es definitivamente liberado.

Similar situación se observa en el paso de frontera Río Branco- Yaguarón. Los reclamos que se hacen aquí son de menor importancia. Se destaca como muy positivo el sistema de transparencia que implementa el concesionario. Los usuarios se encuentran satisfechos de que alguien esté observando cuándo entran y salen los vehículos y dónde se producen las demoras.

Vamos al caso Chuy- Chui. Uruguay se comprometió a hacer un control integrado hace más de quince años, pero no funciona como control integrado. Hay instalaciones del lado uruguayo y del lado brasileño, por lo que los controles se repiten. Las infraestructuras del lado brasileño son elaboradas, con galpones donde los vehículos quedan bajo techo y se brindan servicios. Del lado uruguayo las instalaciones son las que se muestran en la foto.

Cada vez que se reúne el Subcomité Técnico de Controles y Operatoria de Frontera, Brasil insiste en que tiene las instalaciones como para hacer el ACI de su lado y en que quiere renegociar el acuerdo del año 2007. Aunque sea provisoriamente, Brasil insiste en hacer el control de cargas y de pasajeros -sobre todo los de carga- porque ya tiene la infraestructura pronta.

A nivel nacional se ha entendido que no es conveniente renegociar ese acuerdo ni que el ACI del Chuy quede del lado brasileño. En ese caso, los tres pasos principales con Brasil quedarían del lado brasileño, y se interpreta que la soberanía uruguaya en el tráfico internacional quedaría un poco amedrentada si siempre dependiéramos de los ACI ubicados del otro lado.

Hay un estudio muy interesante, realizado por la Iniciativa de Infraestructura Regional Sudamericana, IIRSA, a la que en el año 2000 se le encargó una evaluación de los más de cien pasos de frontera que existen en toda América del Sur. Dentro de los veinte principales están esos seis pasos nuestros, fundamentalmente Puerto Unzué- Fray Bentos, que ocupa el séptimo lugar en cuanto a movimiento en América del Sur. Chuy está en el décimo puesto y Yaguarón en el décimo primer lugar.

El paso Santo Tomé- Sao Borja ocupaba el puesto catorce, por lo que los gobiernos de Argentina y de Brasil decidieron desarrollar una acción especial en el lugar e implementar lo que dieron en llamar el Centro Unificado de Frontera.

En el informe IIRSA se destacan las características de todos los pasos de frontera, y yo lo describo en el trabajo que dejo en poder de la Comisión. Allí se estableció que la infraestructura en equipamiento y gerenciamiento en general era deficitaria, que no había interconexión entre los sistemas informáticos, que había problemas con la gestión operativa de los pasos y que había bajos estándares de capacitación y solvencia entre los propios transportistas, despachantes de aduana, exportadores e importadores. Es decir que los problemas no eran solamente de los entes públicos apostados allí sino también de los privados que no llegaban a los pasos de frontera con toda la documentación en regla como para poder pasar sin inconvenientes. También se estableció que cuando los vehículos llegaban con toda la documentación en regla y a un horario razonable, en general eran liberados en el mismo día; que los pasos de frontera que detentaban

las mejores condiciones de funcionalidad eran administrados por un operador privado y que la función del coordinador nacional del paso no era la misma que la del administrador del paso.

En los pasos de frontera hay una serie de controles que realizan los organismos públicos. Ellos están coordinados por un organismo público, que en nuestro caso es el Ministerio de Defensa Nacional a través de la Dirección Nacional de Paso de Frontera. En otros países dependen directamente de Presidencia, como es el caso de Argentina, o de Aduanas, como es el caso de Brasil.

La función del coordinador del paso de frontera es, precisamente, coordinar entre los distintos organismos que están apostados allí, asignar lugares, coordinar horarios, tratar de solucionar diferencias y atender requerimientos de privados para canalizarlos a los organismos públicos competentes.

El administrador del paso se encarga de la limpieza, de la luz, del mantenimiento de los sistemas informáticos y de seguir la operativa de cuándo entran y salen los vehículos y en qué momento pasan por cada uno de los controles. Se observó que en los pasos de frontera administrados por privados, donde los transportistas tienen que pagar por los servicios, el ahorro de tiempo que se produce es importante y eso hace que se perciba como bueno a pesar de tener que pagar. La demora en un paso de frontera de uno, dos o tres días hace que el camión no esté disponible para salir nuevamente y que haya que pagar un viático al chofer, lo que en definitiva encarece el costo del producto. Es preferible pagar a un privado y asegurarse que se entra y se sale en unas horas.

El paso Santo Tomé- Sao Borja fue pensado de cero y se concesionó a un privado no solamente la construcción de la infraestructura sino también la construcción del puente. El acceso desde el puente está ubicado a 7 kilómetros de la frontera. En el esquema se puede ver que se separa el área de vehículos de pasajeros del área de vehículos de carga y la zona de competencia de Argentina de la de competencia de Brasil, aunque están juntas. Todos los controles se hacen en forma simultánea en estos galpones, lo que da gran fluidez al tránsito. La circulación está pensada de manera que el tránsito local no se entrevere con el de pasajeros ni con el de carga. Se han dado todos los elementos como para que los controles se puedan hacer de forma simultánea.

Aquí vemos fotos del lugar, donde hay restaurantes, casas de cambio, etcétera. Reitero: antes de armar toda esta infraestructura este paso de frontera ocupaba el puesto dieciocho de la lista, mientras Fray Bentos- Puerto Unzué ocupaba el séptimo lugar.

Para concluir, un paso de frontera deseable debe tener una serie de condicionantes: infraestructura adecuada, interacción funcional, interconexión de los sistemas informáticos de los dos países y entre los diferentes organismos, coordinador del área y administrador del área con funciones diferentes, personal en cantidad y calidad adecuada y un sistema informatizado de control de gestión de cada organismo. Esto es lo que mencionaba acerca de que se controle la demora entre un control y otro. En el paso de frontera Paso de los Libres- Uruguayana, del lado brasileño se ha implementado un sistema por el cual el vehículo que llega tiene una hora para presentarse en el primer control. De lo contrario, paga una multa. Muchas veces los pasos de frontera son utilizados para descansar mientras el transportista espera a que llegue la documentación. No es malo que se lo utilice como lugar de descanso, pero tiene que quedar claro que ese rato de descanso no forma parte de las demoras que tiene el pasaje por el paso. Tiene que haber una capacitación tanto de los actores públicos como de los privados.

La sala de control integrado tiene que ser ágil y eficiente. Estamos hablando de controles efectivos, para que se logre un transporte más seguro y se protejan los recursos estratégicos. Los controles ágiles redundarán, además, en un transporte más barato. Por lo tanto, se verá favorecida la producción y se contribuirá al desarrollo.

Cuando hablamos de pasos de frontera donde se produzcan controles efectivos y ágiles, alguien podría llegar a decir: "Bueno, ¿por qué no eliminamos el paso de frontera?", como puede llegar a ocurrir en la Comunidad Europea, donde se pasa por los pasos de frontera sin hacer ningún control. Para que se llegue a eso, se tiene que haber alcanzado un nivel de integración muy alto que difícilmente se pueda conseguir a nivel del MERCOSUR en los próximos veinte o treinta años. Eso nos demuestra cómo hemos avanzado desde hace veinte años a la fecha. Cada Estado se asegura, desde el punto de vista fiscal, sanitario y técnico que los vehículos que ingresen no afecten al país. Por un lado, se toman todos los recaudos suficientes y se arma la

normativa necesaria, pero eso debe controlarse y no puede significar una traba para el comercio. Por eso el control tiene que ser efectivo pero, además, tiene que ser ágil.

Cuando hablamos de un mecanismo que permita proveer de infraestructura y gestión adecuada a los pasos de frontera, nos encontramos con dos obstáculos. El primero es considerar que el problema no es importante. En algunas entrevistas y conferencias, cuando se pregunta a diferentes actores políticos qué pasa con los pasos de frontera, por qué nunca se han tomado medidas presupuestales para dotarlos de la infraestructura necesaria, por qué se demora tanto en el control integrado del Chuy -asumimos esa responsabilidad hace muchos años y no queremos modificar la norma, pero tampoco tomamos medidas para que al control se lo dote de la infraestructura necesaria- se habla de que analizar el paso de frontera no es importante sino que lo fundamental es la libre circulación de bienes y personas. Pero la libre circulación de bienes y personas pasa a ser una utopía si no analizamos los problemas por los cuales no se produce esa libre circulación y no empezamos a atacar, por lo menos, los que podemos.

Evidentemente, siempre puede haber políticas de Estado restrictivas al comercio -como es el caso de Argentina y Brasil- y en esos casos las soluciones vendrán por otros carriles, pero hay cosas que podemos solucionar y no lo hacemos.

Quisiera referirme a un antecedente negativo que fue el de licitar un control integrado en el caso del Chuy. En el año 2002 se había hecho un proceso licitatorio para hacer el control integrado a través de un privado. Esa licitación fue declarada desierta, porque no hubo oferentes y se detectaron dos problemas. El primero era la coyuntura del país en ese momento. El año 2002 fue el año más crítico. Difícilmente en ese momento alguien haya invertido, y justamente la licitación salió en noviembre de 2001, en una perspectiva de situación regional complicada, como luego ocurrió, lo que desestimuló mucho al inversor privado. En segundo término, en esa licitación no quedaba claro que esa inversión que iba a hacer el privado, en definitiva, la iba a poder recuperar.

Aquí hay que conseguir un mecanismo por el cual ganen todas las partes: los usuarios, el Estado y el concesionario del paso. Tenemos ejemplos como el de la construcción de la doble vía a Punta del Este. En ese caso, el Estado durante años intentó hacerla por sus medios, cobrando los peajes sin saber qué pasaba con el dinero. En determinado momento, cuando la concesión pasó a manos de privados, controlando adecuadamente que los plazos establecidos en esa licitación se cumplieran, se logró una doble vía a Punta del Este perfecta, y el mecanismo del peaje nadie lo objeta.

En la licitación del año 2002 no era seguro que el concesionario recuperara la inversión, pero me parece que tiene que haber un involucramiento más grande del Estado. Esto ocurre en los pasos de frontera de Brasil y Argentina con los controles integrados, donde el cobro es obligado y el Estado interviene en las tarifas que se cobran. Esto sirve para que no sean excesivas y el privado las tenga que pagar.

Lo que vemos como positivo es la existencia de modelos como Santo Tomé- Sao Borja -que sería bueno tener en cuenta- y las posibilidades que da la ley de participación público- privada. Esta última es una nueva modalidad con características diferentes de las licitaciones públicas para la concesión a un privado, sobre todo porque da mayor flexibilidad en el contrato, y es bueno que tenga la posibilidad de ser modificado sobre la marcha. Después de haberse insistido en que era el Estado el que debía proveer la infraestructura y gestionar el paso, se llegó a la convicción de que no se puede y que en algunas circunstancias hay que ver si no hay otros actores que puedan dar una mano para resolver estos problemas.

Poco antes de entregar el trabajo, tuve una entrevista con la Dirección Nacional de Pasos de Frontera, y en el día de ayer la tuve nuevamente. Las indicaciones del actual Ministro de Defensa Nacional son caminar por esa senda, hacer contactos con la Corporación Nacional para el Desarrollo, que es la que comanda el tema de estos proyectos de participación público- privado. Al respecto, se está preparando un convenio para licitar los pasos de frontera. Se está pensando si se concesiona uno solo, como por ejemplo los dos pasos de frontera, el de Paysandú y el de Fray Bentos, con Argentina a una misma empresa, para evitar posibles problemas de cierres temporales. En definitiva, concluimos que el paso de frontera es un eslabón delicado en la cadena del comercio internacional. Es una de las principales puertas de salida de la producción nacional y de ingreso de bienes de capital y de consumo. Por tanto, tiene que ser una puerta tal que el que quiere entrar lo haga y el que quiera salir, salga, pero que tenga ganas de volver. Además, alcanzar una eficiente operativa en los pasos de frontera favorece el desarrollo de la defensa nacional. Un paso deseable es aquel en el que los servicios prestados en los distintos organismos de control de ambos países se realizan en forma integrada, física y

funcionalmente. Asimismo, nuestros pasos de frontera carecen de infraestructura y gerenciamiento adecuados; -no tenemos que minimizar el problema- la participación de privados en la construcción de infraestructura y gerenciamiento ha sido una experiencia exitosa en la región; deben distinguirse las tareas de coordinación de las de gerenciamiento, y debe encontrarse esa fórmula para que todos ganen: el cargador, el transportista, los señaladores del paso y el Estado.

Entonces, en la tarea que se está emprendiendo de analizar la posibilidad de que se concesione la construcción y el gerenciamiento de los principales pasos de frontera -Chuy, Fray Bentos y Paysandú- deben participar los diferentes organismos involucrados, públicos y privados. Hay que tener en cuenta las experiencias exitosas, como Santo Tomé- Sao Borja. Es importante considerar las tarifas a cobrar en estas áreas de control integrado, analizar la construcción de obra pública normal y la participación público- privada a la que hacíamos referencia. También hay que analizar la conveniencia de que los concesionarios de los pasos de frontera sean diferentes o que sea uno para todos y, fundamentalmente -es lo que intento hacer cuando vengo a este ámbito y es lo que intenté hacer cuando encaré este trabajo a nivel del CALEN-, sensibilizar a todos los actores a efectos de concretar satisfactoriamente estos proyectos. No podemos seguir demorándonos.

En conversaciones que mantuve en el día de ayer con el Capitán Peluffo, me decía que se tomó la decisión de andar por este camino en octubre o noviembre y estamos en mayo y seguimos con la Corporación Nacional para el Desarrollo tratando de firmar un convenio que nos permita estudiar el tema. Es decir, los tiempos se alargan mucho y los tiempos que demanda el comercio son mucho más escasos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias por su exposición

Compartirán los colegas en que ha sido una exposición muy sensibilizadora porque nos ha hecho ver algunos aspectos interesantes del funcionamiento, las capacidades y las potencialidades de los pasos de frontera.

Como ya señalé, esta Comisión ha tenido preocupación por el tema y ya ha conversado con la Dirección de Pasos de Frontera por lo que muy probablemente esta visita motive a que le realicemos una convocatoria futura a los efectos de ponernos al corriente de las medidas que se están tomando en el sector público. Obviamente, compartimos el criterio de procurar en esto hacer los aportes necesarios para que los temas se vayan resolviendo. Uruguay, con su pequeñez, depende de su eficacia y no de otras cosas, de manera que está claro que lo que la señora Embid ha señalado es el camino que se debe recorrer.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Quiero agradecer la presencia de la ingeniera Embid, quien nos ha dejado un excelente y muy especializado informe. Sin lugar a dudas, hemos aprendido; en lo personal, leí el informe pero esta parte no la había visto. Además, se trata de un informe muy provocador; aporta ideas importantes a este respecto.

Es obvio que el tema del comercio exterior es vital para el Uruguay, amén de otras laterales que tiene el tema de los pasos de frontera. Este informe también está lleno de sentido común; es un baño de realidad y eso fue quizás lo que me movió a colaborar con la ingeniera Embid a los efectos de otorgar la tutoría que se me solicitó.

Vamos a solicitar que, de ser posible, la versión taquigráfica de esta sesión sea enviada a la Dirección Nacional de Pasos de Frontera del Ministerio de Defensa Nacional y a las Comisiones de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de esta Cámara y de Transporte y Obras Públicas del Senado.

Como decía el señor Presidente, este tema amerita seguir en este análisis; el 11 de agosto de 2010 recibimos al Director Nacional de Pasos de Frontera por lo que esta es una continuación de aquel trabajo.

También quiero pedir a la ingeniera Embid si nos puede dejar el "Power Point" que acabamos de ver.

SEÑORA EMBID.- Con mucho gusto se los puedo dejar o se los envío a la brevedad.

SEÑOR PRESIDENTE.- La ingeniera Embid también nos ha dejado el trabajo que presentó en el CALEN, el que será distribuido a los señores legisladores.

La Comisión de Asuntos Internacionales le agradece su presencia.

(Se retira de Sala la ingeniera Embid)

—— Se pasa a considerar el cuarto punto del orden del día: "Notas reversales por las que se incorporan reglas de interpretación referidas al artículo 26 del Convenio con la Confederación Suiza para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio y su protocolo". Sobre esto hay un preinforme presentado por el señor Diputado Martínez Huelmo.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Los señores Diputados tienen en su poder el breve informe que les he elevado. Uruguay ya tiene en su haber el convenio con la Confederación Suiza para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio y su protocolo, un proyecto informado por la señora Diputada Laurnaga al que, a través de esta iniciativa y de Notas Reversales introducidas en el Parlamento, se le incorporan reglas que interpretan el artículo 26 del referido Convenio.

El artículo 26 es el relativo a la información fiscal y, en realidad, esas Notas Reversales que eleva el Gobierno suizo tienen que ver con las reglas de interpretación y con todo el manual que tiene la OCDE a los efectos de la interpretación de cada uno de los artículos de su modelo de doble imposición en materia de impuestos.

Quiero decirles que lo que se incorpora en las Notas Reversales está ceñido a lo que expresa el propio manual, que posee un capítulo titulado "Comentarios al artículo 26 relativo al intercambio de información del modelo del convenio tributario OCDE 2008", de donde surge la propuesta suiza, es decir que no se innova en la materia. Esto está referido a que la OCDE examinó los convenios firmados por Suiza y la ha obligado a volcarse a los estándares que esa Organización establece. A renglón siguiente, lo que hace Uruguay en su Nota Reversal es aceptar lo que solicita el Gobierno de la Confederación Suiza.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—— Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad

Al comienzo de la sesión planteé que me gustaría tratar el proyecto de ley relativo al acuerdo con el gobierno de la República de Sudáfrica. Si los señores Diputados están de acuerdo, podemos considerarlo, a pesar de que no integra el orden del día.

(Apoyados)

—— Desde ya agradecemos la buena disposición de los colegas en este sentido.

Se pasa a considerar el proyecto de ley relativo a "Acuerdo con el gobierno de la República de Sudáfrica para la coordinación de sus servicios de búsqueda y salvamento marítimos y aeronáuticos".

En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

—— Cinco por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad

Voy a dar lectura a una carta que hemos redactado para enviar a los señores Ministros de Economía y Finanzas y de Relaciones Exteriores -las dos en los mismos términos- con relación al planteo que recibimos a primera hora en la Comisión.

Dice así: "Señor Ministro [...].- De mi mayor consideración: La Comisión de Asuntos Internacionales de la Cámara de Representantes ha recibido la preocupación por la demora en el pago de la cuota que le

corresponde a nuestro país como Miembro Activo de la Comisión Ballenera Internacional.- Según la información que hemos recibido de parte de ONGs, vinculadas al tema, la satisfacción de los pagos por nuestra membrecía en el mencionado Organismo se realiza en le segundo semestre de cada año. En virtud que la Organización realiza sus sesiones antes del vencimiento del mes de julio, Uruguay, al no haberse verificado el pago de la cuota, no puede ejercer su derecho a voto. Al respecto solicitamos al ministerio [...]" -de Relaciones Exteriores o de Economía y Finanzas -"nos informe sobre la posibilidad de corregir esta situación, adelantando el pago de la referida cuota dentro del primer semestre de cada año. [...]".

Se trata de un planteo en los mismos términos de la inquietud que recibimos y, si están de acuerdo, vamos a enviar esta carta a cada uno de los Ministros.

(Apoyados)

—— Ha sido repartido el proyecto de resolución que presentamos -del que les había hablado- respecto al atentado en Colombia. Si les parece bien, lo tratamos en la próxima sesión.

(Apoyados)

—— Por último, exhorto a los señores Representantes que, de la larga nómina de asuntos que tenemos para analizar, seleccionen las materias que les pueden ser más interesantes para hacer los estudios y realizar los informes. Tenemos unos cuantos, y algunos de ellos desde hace bastante tiempo están en la Comisión. Creo que sería bueno revisar la nómina y que cada uno asumamos tres o cuatro asuntos para tratarlos de manera de ponernos al día. Además, presumo que van a llegar algunas iniciativas nuevas.

SEÑOR MARTÍNEZ HUELMO.- Debido a problemas de tiempo me quedó pendiente para esta sesión el informe sobre el Repartido 811, de 2012. Seguramente, estará pronto la semana que viene. También voy a tratar de sumar algunos otros para proceder tal como se ha sugerido.

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la reunión.